Série Preservação e Desenvolvimento
MONUMENTA



MUSEU DO MAR

SÃO FRANCISCO DO SUL - SC | 8

Série Preservação e Desenvolvimento
MONUMENTA

MUSEU DO MAR

SÃO FRANCISCO DO SUL - SC | 8

Créditos

Presidente da República do Brasil
Luiz Inácio Lula da Silva

Ministro de Estado da Cultura
Gilberto Passos Gil Moreira

Presidente do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
Coordenador Nacional do Programa Monumenta
Luiz Fernando de Almeida

Coordenação editorial
Sylvia Maria Braga

Edição
Caroline Soudant

Redação e pesquisa
Rogério Furtado

Revisão e preparação
Denise Costa Felipe

Design gráfico
Cristiane Dias

Fotos
Arquivo Monumenta/Arquivo Iphan

M986 Museu do mar: São Francisco do Sul - SC. – Brasília, DF: IPHAN / MONUMENTA, 2008.

76 p. : il. ; 15 cm. – (Preservação e Desenvolvimento ; 8)

ISBN 978-85-7334-065-5

1. Museu do mar. 2. Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. 3. Programa Monumenta. I. Série.

CDD 069

MUSEU DO MAR

SÃO FRANCISCO DO SUL - SC | **8**


Braga
CID N S LUIS

Apresentação

Este pequeno livro pertence à série Preservação e Desenvolvimento, uma coleção de registro das experiências desenvolvidas pelo Programa Monumenta na área da promoção de atividades econômicas, de educação patrimonial, de formação profissional e de capacitação.

Na qualidade de programa do Ministério da Cultura para a recuperação sustentável do patrimônio histórico brasileiro, o Monumenta se propõe a atacar as causas da degradação de sítios históricos e conjuntos urbanos tombados e a elevar a qualidade de vida das comunidades envolvidas.

Assim, muitas das ações propostas no âmbito do Programa, com apoio de estados e municípios, vêm permitindo a essas comunidades descobrir o patrimônio cultural como fonte de conhecimento e de rentabilidade financeira, como meio, portanto, de inclusão social.

Esse novo conceito de preservação transformou alguns dos sítios beneficiados em pólos de atividades culturais, turísticas e de geração de empregos, garantindo ao mesmo tempo a conservação sustentada de nosso patrimônio e melhores condições de vida para quem trabalha ou vive ali.

É uma dessas experiências que você vai conhecer agora.



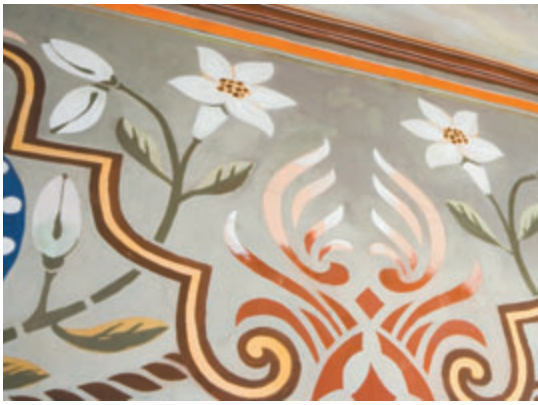
Introdução

Em 4 de janeiro de 1504, o navio francês L'Espoir atracou na costa brasileira, depois de uma viagem atribulada pelo Atlântico. Não se pode afirmar com certeza, mas é muito provável que o sítio onde desembarcou a tripulação tenha sido a ilha onde fica São Francisco do Sul, em Santa Catarina. Desde aquela época, a cidade tem sido freqüentada por estrangeiros. Depois dos franceses, vieram espanhóis e portugueses. Bem mais adiante, na segunda metade do século 19, São Francisco foi a porta de entrada para imigrantes de diversas nacionalidades, que vieram colonizar Santa Catarina. São Francisco também foi um entreposto comercial importante, conservando até hoje grande número de monumentos históricos tombados. Esse patrimônio tem sido recuperado pelo Programa Monumenta, destacando-se as obras realizadas na igreja Matriz Nossa Senhora da Graça, no Terminal Marítimo e em toda a orla da baía de Babitonga.

O conjunto de edificações do Museu Nacional do Mar mereceu atenção especial. Afinal, o museu é uma das maiores instituições do gênero, com notável coleção de barcos brasileiros. E o patrimônio naval do país não tem rivais, pois é formado por cerca de duas centenas de embarcações, destinadas



a ambientes específicos, sejam eles lacustres, fluviais ou marítimos.



E cada uma dessas embarcações traz em sua arquitetura contribuições técnicas de diversos povos, inclusive das populações indígenas do Brasil. Contudo, sob a pressão de diversos fatores, parte do patrimônio naval corre o risco de desaparecer.

Para afastar tal ameaça, em 2005, o **Programa Monumenta** patrocinou o **1º Seminário do Patrimônio Naval Brasileiro**, realizado no Museu Nacional do Mar. Os especialistas que participaram do evento sugeriram várias ações para salvaguardar herança cultural tão significativa. Uma forma de alcançar esse objetivo é a construção de maquetes das embarcações, em escala reduzida, pois um modelo pode ser reproduzido nas quantidades desejadas em qualquer lugar ou época. O trabalho requer o levantamento minucioso do barco, para que se possa fazer sua planta. Esses dados, mais fotografias, o histórico da embarcação,


CZ5

informações sobre o mestre carpinteiro que a construiu e outras de caráter econômico e social também devem ser depositadas em local seguro. Assim, o patrimônio naval estará protegido.

Como o Brasil também precisa de modelistas navais competentes, a Associação dos Amigos do Museu Nacional do Mar, com o apoio do Programa Monumenta, planejou e realizou o projeto **Liceu de Modelismo Naval**, em 2006. Ao formatar o curso, os organizadores também queriam melhorar o padrão técnico de artesãos que produzem miniaturas de barcos. Em geral, o artesanato brasileiro que retrata elementos da cultura naval é muito pobre do ponto de vista estético. Os alunos tiveram ótimo aproveitamento. Alguns, pessoas humildes, que antes faziam artesanato usando parcos recursos, aprenderam a usar máquinas e a fabricar ferramentas. Terminaram construindo modelos na medida e escala certas. E hoje a maior parte deles está produzindo peças de qualidade.

Luiz Fernando de Almeida
Coordenador Nacional do Programa Monumenta
Presidente do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional



De frente para o mar



De frente para o mar

Em 24 de junho de 1503, o navio L'Espoir deixou o porto francês de Honfleur, na Normandia, em viagem às Índias. Os armadores eram comerciantes da cidade, que esperavam aproveitar a rota para o Oriente, aberta anos antes por Vasco da Gama. A bordo havia 58 homens, mais Binot Paulmier de Goneville, o comandante, e Nicole Lefebvre, que tinha atribuições semelhantes às de Pero Vaz de Caminha na esquadra de Pedro Álvares Cabral. A tripulação passou maus bocados nos meses subseqüentes, com várias baixas fatais provocadas pelo escorbuto, doença muito comum nas longas viagens marítimas de então e originada pela falta de vitamina C, que os alimentos frescos garantem. Não bastasse isso, os navegantes também tiveram de enfrentar tempestades e perderam o rumo no Atlântico. O navio acabou aportando na costa brasileira, em 6 de janeiro de 1504. Presumivelmente na ilha de São Francisco, onde fica a cidade de São Francisco do Sul, no litoral de Santa Catarina.

Durante bom tempo, os franceses se hospedaram com os carijós, que os trataram muito bem. Enquanto recuperavam as forças e reparavam o navio, os normandos incursionaram pela região. Nicole Lefebvre teria feito seu

trabalho com dedicação, compilando muitos dados e informações sobre a terra e seus habitantes. Desistindo de retomar o caminho das Índias, de Goneville levantou âncoras em 9 de março de 1505, rumo a Honfleur. A viagem de volta foi ainda pior, recheada de peripécias. E o L'Espoir não chegou ao destino: terminou encalhado numa ilha do Canal da Mancha, com perda total da carga e dos registros de Lefebvre. Assim, nunca foi possível



estabelecer de forma precisa onde o comandante de Goneville e sua tripulação desembarcaram no Brasil.

Mas, com base em indícios, que julga suficientes, a cidade de São Francisco do Sul não abre mão de figurar na história como o porto seguro que salvou os franceses. A ilha ganhou o nome do santo em 1515, batizada pelo espanhol Juan Diaz de Solís. Também foram os espanhóis que fundaram uma primeira vila ali, por volta de 1533. A ocupação durou pouco: os habitantes da vila se retiraram para o Paraguai, em busca de riquezas. Os portugueses (e paulistas) chegaram bem mais tarde, em 1658, para a ocupação definitiva. Enquanto porto, São Francisco manteve a tradição de receber estrangeiros. Em 1842, a península do Saí, em frente à ilha de São Francisco, seria palco de um experimento único no Brasil: a instalação de um falanstério, organização de caráter socialista, idealizada por Charles Fourier, pensador francês. Pouco mais de duzentos franceses participaram da experiência frustrada, liderados por um médico, Benoit Jules Mure, também responsável pela introdução da homeopatia no Brasil.

Logo após, o porto de São Francisco se tornaria a porta de entrada no Brasil para milhares de imigrantes europeus – alemães, suíços, dinamarqueses e


PROTEJA A
NATUREZA

noruegueses –, primeiro destinados à Colônia Dona Francisca, onde surgiria Joinville, a principal cidade catarinense. A economia regional cresceu, sob o impulso de um ciclo de exploração da erva-mate e madeiras. O porto, que desde sempre teve papel essencial na vida da cidade, mudou de lugar em 1955. Desde então, passou por sucessivas reformas e ampliações. Mas o que São Francisco do Sul tem de notável é seu patrimônio histórico, que em grande parte conseguiu se salvar do furor "modernizante", característico da urbanização explosiva do país na segunda metade do século 20.

O patrimônio arquitetônico de São Francisco do Sul é formado por cerca de 400 imóveis, construídos a partir do século 18. As construções ficam no interior de um perímetro tombado desde 1981, em nível municipal. O tombamento federal, iniciado em 1986, foi concluído em outubro de 1987. Tais medidas de proteção, bem recebidas pela comunidade, alcançaram um centro histórico que mostra grande vitalidade, e que jamais deixou de ser importante para os francisquenses. Ali estão a prefeitura e vários outros órgãos públicos, como as agências de algumas instituições federais. É também no centro que se localizam os correios, bancos, lojas e escritórios de profissionais liberais. O tombamento, por certo, mexeu com a vida dos cidadãos, mas eles se adaptaram às circunstâncias.

Nas casas antigas, por exemplo, não há espaço para a guarda de veículos. Como não é permitido modificá-las ou derrubá-las, para alguns a saída foi alugar garagens nas proximidades. Outros deixaram pessoas idosas da família morando no centro e se mudaram para construções modernas, em bairros próximos, onde as obras só têm de obedecer ao Plano Diretor do município. A divisão geográfica resolveu boa parte dos problemas, na opinião do engenheiro civil Ângelo Pereira Costa, que nasceu e foi criado na área antiga da cidade.

Após a conclusão do curso de engenharia, Ângelo abriu escritório e habituou-se a consultar a representação do IPHAN em São Francisco: precisava saber quais são os critérios para as intervenções nos imóveis tombados, e mesmo para as construções em terrenos novos, que também só podem ser executadas se obedecerem a determinadas normas. Familiarizado com essas questões, assumiu a Secretaria de Planejamento do município, em 2001. Na ocasião, a prefeitura o enviou a Brasília, para participar de reunião que tratou de assuntos relacionados com o Programa Monumenta. Financiado pelo Ministério da Cultura e o Banco Interamericano de Desenvolvimento, em parceria com a Unesco, o Monumenta se destina a recuperar o patrimônio histórico brasileiro.





De volta à cidade, Ângelo convidou representantes da comunidade para avaliar a receptividade de um projeto do Monumenta para São Francisco. O encontro mostrou que o interesse era grande: um quórum de 24 pessoas já seria suficiente, mas compareceram 30. Com o Monumenta, foi necessário criar uma Unidade de Execução de Projeto (UEP) local, que Ângelo assumiu como coordenador. Era junho de 2003, quando começava a primeira obra do



projeto, articulado principalmente para a recuperação e reurbanização da orla da baía de Babitonga, no trecho compreendido entre o Museu Nacional do Mar e o Museu Histórico.

A chamada "obra de arranque", a primeira a ser realizada, foi a reconstrução, a partir do projeto original, do muro na parte frontal do que

restava do Armazém Santista, construído em 1910, em frente ao atracadouro do antigo porto. Após a reconstrução do muro, o velho armazém foi totalmente reabilitado e virou terminal turístico, para embarque e desembarque de passageiros de navios. A construção tem áreas para a recepção de turistas, alfandegagem, restaurante e exposições de arte. Os trabalhos de reconstrução, baseados em fotografias, seguiram a volumetria original e principais características do prédio, que esteve desocupado após a mudança do porto. As obras de infra-estrutura foram realizadas com recursos da prefeitura e do governo estadual, por meio da administração do Porto de São Francisco do Sul, que também é responsável pelo terminal turístico.

Outro investimento importante do Programa Monumenta beneficiou o Museu Nacional do Mar, cujas edificações datam do início do século 20, como armazéns da empresa Hoepecke. Em desuso por longos anos, o prédio já havia sido reformado em 1993, para abrigar o museu, recém-fundado. Agora, com recursos do Monumenta, os edifícios receberam novas estruturas, reboco, cobertura, rede elétrica, sanitários, esquadrias e pisos de madeira. A empresa Vega do Sul se responsabilizou pela requalificação da parte interna. O museu ganhou outra feição. Segundo Ângelo Costa, mais importante que os recursos financeiros, a ação do Monumenta deu grande





projeção ao museu e estimulou outras empresas a investir também na melhoria do acervo e em obras de infra-estrutura. Nesse sentido, é que se firmaram convênios com a Caixa Econômica Federal, a Petrobras e a Fundação Vitae.

Na igreja matriz, dedicada a Nossa Senhora da Graça, o projeto recuperou estruturas, pinturas originais, iluminação, esquadrias e pisos de madeira. Também ficou preparado o espaço que abrigará um museu de arte sacra. A igreja, um dos mais imponentes monumentos da cidade, com suas paredes de mais de um metro de espessura, em alvenaria e pedras, começou a ser construída em 1768 e só foi terminada nos primeiros anos da década de 1830.

As obras de revitalização da orla marítima se estenderam por várias ruas e praças, que receberam pavimentação, tratamento paisagístico, iluminação e mobiliário novo – bancos, lixeiras e floreiras. Entre essas obras destacam-se as realizadas na rua Marechal Floriano, em trecho que se encontrava bastante danificado, necessitando até de escoramento às margens da via. A rua, integralmente repavimentada, ainda ganhou uma calçada junto à orla. A praça da Capitania não apresentava grandes atrativos antes das intervenções do Monumenta, embora tivesse grande potencial como área de lazer.

Ali, o velho problema da falta de espaço entre a rua e o mar foi solucionado por meio de um prolongamento da via. Na rua Babitonga, o entorno do Trapiche Lauro Carneiro de Loyola, tornou-se um ponto de encontro no centro histórico. Esse local sempre foi movimentado. Por ele circulam pessoas vindas de barco de vários pontos da baía, e também de Joinville – a maior cidade de Santa Catarina. A área recebeu pavimento e mobiliário novos, além de muro escalonado, onde o público pode sentar-se e apreciar a baía. As obras também baniram de uma vez por todas os automóveis que antes estacionavam no local.

Na praça Mauro Gorresen, um dos cartões-postais da cidade, foi construído um trapiche que avança 28 metros mar adentro. A obra fez enorme sucesso. As pessoas pescam no trapiche e dali podem contemplar o centro histórico e a Babitonga. Por fim, o projeto alcançou o mercado público que, inaugurado em 1900, atravessou o século 20 como o principal centro comercial de São Francisco. Recuperado, com vários boxes, além de ser freqüentado pela população, o mercado também é um ponto de atração turística.

Os resultados das obras do Monumenta foram notáveis tanto do ponto de vista da recuperação de espaços públicos quanto do impacto que o projeto exerceu.





Ao verem que a parte pública estava sendo restaurada e revitalizada, as pessoas começaram a se preocupar com o patrimônio e a recuperar seus próprios imóveis. "Houve a absorção da idéia de que São Francisco do Sul é patrimônio histórico nacional, importante para o turismo e para a cultura. Para que essa idéia se generalizasse, procuramos interagir com a sociedade em geral, e com os comerciantes e a câmara de vereadores, em particular. Sempre que procurados, explicávamos o que estava acontecendo e quais eram nossos objetivos. Mesmo em 2006, quando algumas ações já estavam concluídas. A aceitação do Monumenta é tão grande no município que algumas pessoas vêm até à UEP quando ocorre alguma coisa nos locais em que já concluímos as obras, em vez de procurarem diretamente a prefeitura. A comunidade assumiu o projeto e está nos ajudando a manter o que foi feito", afirma Ângelo Costa.

O Monumenta oferece recursos financeiros em condições vantajosas a proprietários que queiram recuperar seus imóveis. Em São Francisco do Sul, o primeiro edifício privado a integrar o programa foi o Clube XXIV de Janeiro, fundado em 1908. Fechado havia dez anos, o prédio estava em más condições, tendo perdido a cobertura. Com sua recuperação, a cidade passou a ter um local adequado para eventos. No prédio há três ambientes



apropriados para convenções e apresentações artísticas e culturais, além de restaurante e galerias de lojas no térreo – fontes de receita para o clube. Desde a reinauguração ali se realizam bailes e festas com regularidade.

Até meados de 2007, pouco mais de 60 pessoas haviam procurado empréstimos do Monumenta, para reformar 70 construções. "Alguns têm mais de uma casa", como explica o coordenador. "Mas parte dessas casas está em processo de inventário, algo que não se resolve de um dia

para o outro. E algumas pessoas moram em casas que ainda estão em nome de seus avós. Para esses casos, problemáticos, não conseguimos liberar recursos, que se destinam basicamente à recuperação de telhados e fachadas. Mas quem comprova renda de até três salários mínimos pode conseguir financiamento para mexer no interior da residência. O imóvel assim pode ser dividido e alugado, para que o proprietário obtenha outra fonte de renda".

São Francisco tem algo em torno de 20 construções arruinadas. Geralmente são de vários herdeiros, que descuidaram da conservação durante décadas. Alguns, que desconhecem a legislação, alimentam a expectativa enganosa de lucrar com a venda de terrenos valorizados. Dois desses "esqueletos" foram desapropriados. De um, que será transformado em biblioteca pública, só ficou a fachada. O outro vai virar centro cultural. O ideal seria que os proprietários se encarregassem da reconstrução. A desapropriação foi uma medida extrema para dar outra destinação aos imóveis, que estavam servindo apenas como depósitos de lixo. Contudo, o bom senso recomenda a restauração dos imóveis como investimento a longo prazo. São Francisco do Sul vive uma conjuntura econômica muito favorável.



A economia local revela dinamismo com investimentos federais no porto e outros empreendimentos da iniciativa privada.

Em 2003, por exemplo, se iniciaram as obras de uma unidade industrial da empresa Vega do Sul, com orçamento de 500 milhões de dólares. Essa siderúrgica processa laminados de aço destinados a grande número de indústrias. A empresa escolheu São Francisco devido a facilidades logísticas: porto, ferrovia e posição geográfica estratégica – num raio de algumas centenas de quilômetros estão São Paulo, Curitiba e Porto Alegre. Essa posição estratégica também interessa ao turismo, e São Francisco pretende se firmar como centro regional de lazer, e não mais depender da sazonalidade do verão. Afinal, estima-se que cerca de cinco milhões de pessoas vivam nas proximidades, a distâncias de até no máximo duas horas de carro da cidade.

A orla marítima do centro histórico, recuperada pelo Monumenta, se tornou um ponto de atração. Ali há restaurantes e bares com música ao vivo. Além disso, o município tem muito mais a oferecer. "Quem mora em Curitiba gasta só 90 minutos para chegar e experimentar uma gastronomia diferente, passear de barco, pescar, ir à praia e visitar museus", diz Ângelo Costa.



Herança a preservar



Herança a preservar

A maioria dos brasileiros ignora que o patrimônio histórico naval é um dos mais significativos do país. Os cerca de 200 tipos de embarcações existentes no Brasil constituem a maior variedade de barcos tradicionais do planeta – patrimônio utilizado por populações costeiras e ribeirinhas, integrado a um imenso contexto de festas, tradições, conhecimentos e trabalho. Os barcos brasileiros, muitas vezes feitos de um único tronco de árvore, escavado com admirável precisão, sofreram influências indígenas, mediterrâneas, orientais, africanas, ibéricas e norte-européias. A chamada "canoa baiana", por exemplo, tem o casco construído de acordo com modelos indígenas e africanos, quilha holandesa e vela latina – a mesma das caravelas que Portugal empregou durante o ciclo das grandes navegações. Para conhecer parte desse rico legado de milhares de anos de experimentação, quem vai a São Francisco do Sul não pode deixar de visitar o Museu Nacional do Mar.

Mantida por uma associação de amigos e por algumas empresas, a instituição foi inaugurada em 31 de dezembro de 1992, como resultado de esforços do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, da prefeitura municipal, do governo de Santa Catarina e da comunidade local.


BRIGADEIRA





O acervo do museu contém cerca de 70 embarcações – jangada, saveiro, cúter, bote, baleeira e outras. Além dessas peças, há modelos em escala de barcos, instrumentos e equipamentos de pesca e navegação, dioramas em



tamanho natural representando cenas da vida no mar, painéis explicativos, fotografias, pinturas e desenhos. Tal coleção faz do museu o mais importante do gênero na América Latina e o de maior variedade do mundo. Mas a



instituição tem outras preocupações que ultrapassam a guarda de objetos representativos do patrimônio naval brasileiro. Seus dirigentes e associados se recusam a permanecer estáticos numa conjuntura em que a sobrevivência dos barcos tradicionais está ameaçada pela ação de alguns fatores negativos.

O primeiro é a precariedade da forma com que se dá a transmissão das tecnologias de construção dos barcos, que variam em cada região. As técnicas obtidas pelos portugueses em vários continentes, combinadas com métodos dos povos indígenas, resultaram em modelos adaptados às condições de navegabilidade em águas marítimas, fluviais e lacustres, em diversos ambientes regionais. As soluções construtivas encontradas, muito originais, por vezes, vêm sendo repassadas oralmente por gerações de mestres carpinteiros a seus sucessores, circunstância que ameaça o futuro do patrimônio naval. O desaparecimento de um tipo de embarcação ou a morte de um mestre construtor pode significar a perda irreparável de informações seculares, observa o arquiteto Edson Fogaça, do Liceu de Artes Navais, de São Luís, Maranhão. A falta de registros das metodologias de construção tradicionais foi outro fator que colaborou para o desaparecimento de parte do patrimônio.

O declínio dos barcos tradicionais também faz diminuir o interesse pela profissão de carpinteiro naval, e compromete a sobrevivência dos que se encontram ainda em atividade. Diante desse quadro, torna-se urgente identificar, registrar, salvaguardar e divulgar nosso acervo e seus métodos de transmissão oral, como também criar e implementar políticas de preservação para evitar o desaparecimento completo de tecnologias seculares. Assim, de forma permanente, o museu busca incentivar a preservação dessa riqueza cultural que envolve o conhecimento das técnicas de confecção dos barcos e seus apetrechos, do manejo das embarcações, da pesca e da arte de velejar.

Um marco dessa atuação foi o 1º Seminário do Patrimônio Naval Brasileiro, realizado no museu, em março de 2005, com o apoio do Programa Monumenta. Edson Fogaça, o arquiteto Dalmo Vieira Filho, do IPHAN, idealizador do Museu Nacional do Mar, e outros especialistas de diversas partes do país, como Luíz Phelipe Andrès, participaram das discussões. Foram propostas ações e diretrizes para um plano nacional de preservação do patrimônio naval, entre outras iniciativas. Além das históricas e culturais, o patrimônio naval tem implicações nas esferas econômica e social. A pesca artesanal, por exemplo, é feita com barcos tradicionais, que também podem ser utilizados para passeios turísticos. O Programa Monumenta, a propósito,

desenvolveu um projeto para um grupo de pescadores de São Francisco do Sul, com o objetivo de treiná-los para trabalhar com turistas no período de defeso (época de reprodução dos peixes), quando a pesca é interditada.





A arte do modelismo naval



A arte do modelismo naval

O 1º Seminário do Patrimônio Naval Brasileiro pôs em evidência a necessidade urgente de preservar os barcos típicos de cada região do país e seus contextos culturais. Uma forma de alcançar esse objetivo é a construção de maquetes das embarcações, em escala reduzida, pois um modelo sempre poderá ser reproduzido no futuro, por pessoal habilitado, nas quantidades desejadas. Esse trabalho requer o levantamento minucioso das dimensões e outras características do barco, para que se possa fazer seu plano de linhas e a respectiva planta, detalhada. Esses dados, mais fotografias, o histórico da embarcação, além de informações sobre o mestre carpinteiro que a construiu e outras de caráter econômico e social podem ser depositadas em local seguro. Assim, o patrimônio naval estará protegido.

Como o Brasil também precisa de modelistas navais competentes, a Associação dos Amigos do Museu Nacional do Mar, com o apoio do Programa Monumenta, planejou e realizou o projeto Liceu de Modelismo Naval. O curso, gratuito, com duração de três meses, para 19 alunos, divididos em duas turmas, se encerrou em dezembro de 2006. Os alunos que não eram de São Francisco do Sul receberam transporte,

hospedagem, alimentação e uma bolsa no valor de um salário mínimo. Os residentes na cidade ganharam verba para transporte urbano, alimentação e uma bolsa de menor valor. Ao formatar o curso, os organizadores tinham outra idéia em mente: melhorar o padrão técnico e artístico de artesãos que produzem miniaturas de barcos.

Nas lojas para turistas, os visitantes costumam encontrar só pequenas canoas ou jangadas fabricadas em série. Objetos grosseiros, nos quais a falta de proporção entre as diversas peças é evidente. Com produtos de melhor qualidade, fiéis aos modelos reais, além de aumentarem sua renda, os artesãos estarão divulgando o patrimônio naval. O Liceu alcançou os dois objetivos, na avaliação de Anderson Antunes Alberton, da segunda turma, ainda que entre os alunos houvesse diferenças sensíveis quanto às experiências individuais e formação escolar. Interessado pelo mar, Anderson diz que teve sorte: aos 26 anos, estava desempregado e veio de Joinville para morar em São Francisco. Uma pessoa da Secretaria de Educação do município o indicou para curso. Anderson estava qualificado, pois é bacharel em artes visuais. Uma vez que também cursara mecânica, ele conta que não foi difícil passar pela primeira fase do aprendizado: o manejo de ferramentas e a leitura de desenhos. Isso o ajudou a ter bom





aproveitamento na conclusão do curso, que consistiu na feitura de um modelo de saveiro, a partir da planta.

Mas Anderson se declara impressionado com o desempenho de Raimundo Borges Filho, que veio da ilha de Marajó. "Embora não soubesse ler desenhos



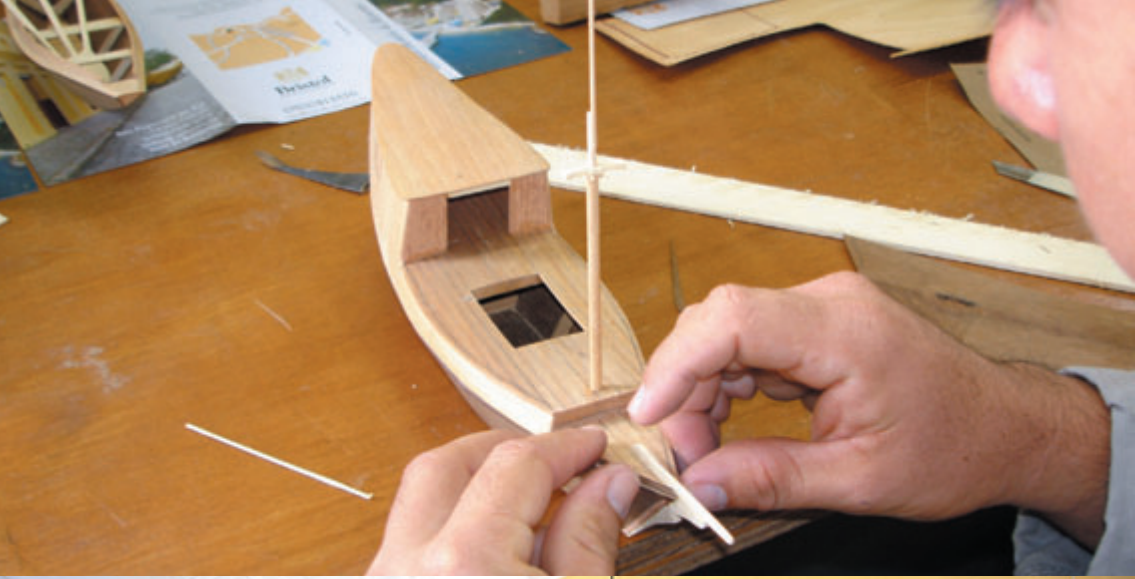
quando chegou, como dono de estaleiro, Raimundo já conhecia muito sobre barcos. Seu trabalho em escala foi perfeito, com acabamento impecável". A dedicação dos aprendizes também foi exemplar. A jornada diária começava às 8 horas e terminava às 18 horas, mas alguns dos alunos às vezes permaneciam na oficina até de madrugada. Anderson, que antes de vir para

São Francisco trabalhava em televisão, em meados de 2007 estava envolvido com diversos projetos do Museu Nacional do Mar. E dava os primeiros passos como artesão, nos momentos de folga, produzindo réplicas de bateiras – embarcações típicas de Santa Catarina. "Até agora fiz peças bem simples, sem obedecer com rigor as medidas da bateira exposta no museu. Mas me preocupo com as proporções do modelo. Trabalhando em casa, pretendo construir uma unidade por dia, e colocar a produção à venda aqui e em outros lugares da cidade. Para fazer modelos em escala é preciso muito tempo".

Contudo, ele informa que a atividade pode ser compensadora se houver procura: "De acordo com a complexidade, uma dessas peças pode custar até 30 mil dólares. Há colecionadores que compram. Encomendas também podem ser feitas por armadores que querem maquetes de seus navios, assim como por donos de estaleiros, arquitetos que projetam barcos e os museus. É possível que a demanda potencial seja razoável, o problema é encontrar os interessados". A coordenadora do Liceu, Marise Gramkow, tem vínculos antigos com o Museu Nacional do Mar, pois participou como voluntária em sua implantação. Marise também faz uma avaliação positiva do curso, com base em evidências concretas e em seu olhar crítico – é artesã que trabalha com pintura em tecidos, madeira e conchas.

"Os alunos se saíram muito bem. Alguns, pessoas humildes, que antes faziam artesanato usando apenas algumas faquinhas e facões, aprenderam a usar máquinas e a fabricar pequenas ferramentas. Terminaram construindo modelos na medida e escala certas. O curso foi importante, sobretudo, por elevar a auto-estima de alunos que menosprezavam seus talentos. 'Estou aqui, no fim do mundo, produzindo um barquinho que não vale nada', pensavam alguns. Mas nós conseguimos mostrar a eles que o que faziam era arte, tanto assim que enviamos várias peças para uma exposição realizada em Brasília". Marise mantém contato com os ex-alunos, que a informam sobre seus progressos. A maior parte deles está produzindo modelos ou peças artesanais. "Ricardo Correa Mello, maranhense de São Luís, é um bom exemplo. Ele já trabalhava com o avô, artesão. Aqui aprendeu a fazer modelos, que vende bastante. E está admirado por vender tanto".

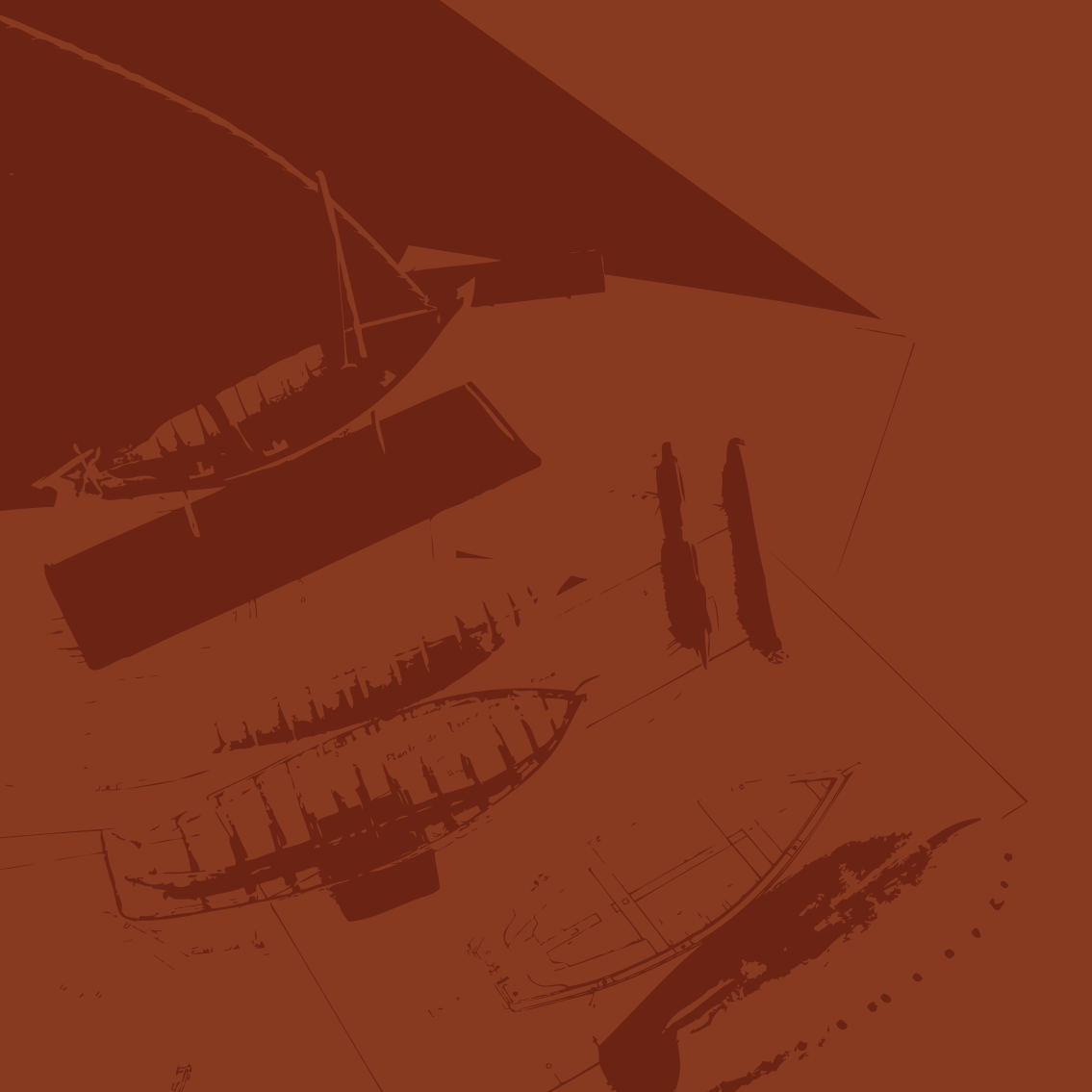







LADIR





Um amigo do peito



Um amigo do peito

O Liceu teve sucesso graças ao empenho de alunos, professores e palestrantes – todos amigos do Museu Nacional do Mar. Um dos mais fiéis é Conny Baummgart, catarinense de ascendência alemã, nascido em 1927. Sua contribuição para o projeto foi muito importante: Baummgart ajudou a organizar o curso, cotou e orientou a compra de máquinas e materiais, e também deu aulas para a segunda turma do curso. Os alunos encontraram um professor extremamente rígido e exigente, mas não há registro de que tenham se queixado.

Apaixonado pelo museu desde a fundação, Baummgart ajudou a enriquecer o acervo com muitas de suas obras. Entre elas dioramas, pinturas, desenhos, modelos de barcos em escala e de aves marinhas em tamanho natural, além de maquetes de São Francisco do Sul. A cidade, ele descobriu na década de 1960, durante uma viagem de férias. Gostou tanto do lugar que decidiu morar ali algum dia. Antes de se tornar artista, Baummgart fez carreira na indústria como ferramenteiro.

Como *hobby*, incursionava pelo modelismo naval, depois de praticar o aeromodelismo na juventude. Finalmente chegou o tempo da aposentadoria.


DVD-R

Aos 62 anos, fixou-se em São Francisco do Sul. Entre outras atividades, dedicou-se ao modelismo naval. Vendeu diversos modelos, mas logo foi atraído pelas possibilidades oferecidas pela guanxuma, de cujas raízes se pode fazer pequenas peças artesanais inquebráveis. De posse da *Ornitologia brasileira* de Helmut Sick, em dois volumes, Baummgart começou a esculpir beija-flores em tamanho natural, pintados rigorosamente de acordo com as cores das pranchas de Sick.

Em determinada ocasião, uma turista viu os beija-flores. Por pensar que fossem aves empalhadas, ficou chocada e ameaçou céus e terra, em altos brados, até que o engano fosse desfeito. Baummgart produziu mais de 3 mil unidades e ficou conhecido como o "homem dos passarinhos". Essa fase de sua carreira terminou quando começou a montagem do museu. Um dia, ao passar pelos antigos armazéns Hoepke, avistou um homem que tentava, sozinho, tirar uma canoa de um caminhão. Baummgart gritou:

– Vai uma ajuda aí?

– Vai!

"Era o professor Dalmo Vieira Filho. Desde então estou aqui. Todos os dias, há 12 anos. E não sou funcionário".

No princípio, Baummgart trabalhou na montagem das exposições das canoas. Depois fez modelos. O do Santa Maria, navio de Cristóvão Colombo, ele havia começado em casa, após minuciosa pesquisa de dados. Hoje o modelo está no *hall* de entrada do museu. Depois fez o L'Espoir, a embarcação de Binot Paulmier de Goneville, e muitos outros modelos e maquetes. A certa altura, Kelvin Duarte, especialista do Rio de Janeiro, veio para São Francisco colaborar na montagem do museu. Com ele, Baummgart aprendeu a fazer um dispositivo para levantar as linhas de curva do casco das embarcações. E partiu para a feitura das plantas de todo o acervo da instituição.

Financiado pela Petrobras, um livro com todas essas informações, além de ilustrações, tabelas e fotografias, deveria ser impresso no segundo semestre de 2007. Trata-se de um manual para modelistas aprendizes: ensina como fazer a planta de um barco, a partir das medidas do original. Segundo Baummgart, a primeira edição teria tiragem de 2 mil livros. O Museu do Mar ficaria com cem exemplares. O restante seria oferecido gratuitamente para universidades e centros de pesquisa. Foi a maneira que se encontrou para continuar brigando pela preservação da patrimônio naval brasileiro, de acordo com as várias propostas do 1º Seminário do Patrimônio Naval Brasileiro, patrocinado pelo Programa Monumenta, em 2005.


CLEIA
PRAIA GRANDE
CÚTER




LAGUNA



Investimentos nas Ações Concorrentes do Programa Monumenta em São Francisco do Sul

Projeto
Liceu de Artes e Ofícios do Museu Nacional do Mar

Financiador
Programa Monumenta/MinC

Realizador
Associação dos Amigos do Museu Nacional do Mar – Embarcações Brasileiras

Objetivo
Promover o ensino da reprodução de modelos de embarcações regionais a jovens brasileiros, gerando empregos e contribuindo, ao mesmo tempo, para a preservação e divulgação do patrimônio naval brasileiro.

Atividades
Formação de jovens de baixa renda de todo o país em modelismo e artesanato naval, fornecendo-lhes conhecimento técnico e ampliando seus horizontes culturais.

Formação de artesãos na cidade de São Francisco do Sul com 2 turmas trimestrais, de 10 alunos cada, apresentando a seguinte grade curricular:

Aulas Teóricas: Patrimônio Cultural Brasileiro; Cidades Históricas Brasileiras; Patrimônio Naval e História da Navegação; Barcos Tradicionais do Brasil; Artes Visuais e Materiais Expressivos.

Aulas Práticas: Ferramentas; Técnicas de Encaixe e Colagem; Materiais (madeira, metais, fibra de vidro, entre outros); Técnicas de Pintura; Estudo de Desenho Técnico.

Divulgação do patrimônio naval brasileiro através do artesanato e do modelismo.

Valor

Monumenta	Contrapartida	TOTAL
R$ 81.987,03	R$ 37.750,00	RS$ 119.737,03

Período de execução
01/03/2006 a 25/11/2006


442-011205

Identificação das fotos

Capa – Sala do rio São Francisco. Acervo do Museu Nacional do Mar.

04 –Miniaturas das embarcações, 1º pavimento do Museu Nacional do Mar.

06 – Fachada do Museu Nacional do Mar, vista do mar.

08 – Vista frontal da igreja Matriz Nossa Senhora da Graça.

09 – Pinturas do interior da igreja Matriz Nossa Senhora da Graça.

10 – Museu Nacional do Mar – embarcações originais.

14 – Vista geral do Centro Histórico (Rua Babitonga), com seu casario antigo: em primeiro plano, *deck* de madeira construído pelo Programa Monumenta; ao fundo, à direita, o Mercado Público Municipal.

16 – Vista geral do Centro Histórico: em primeiro plano, sinalização turístico-cultural, mobiliário urbano e o trapiche executado pelo Programa Monumenta; ao fundo, à esquerda, o Terminal Turístico Naval.

18 – Vista parcial da Baía de Babitonga.

21 – Rua Dr. Hercílio Luz, uma das mais antigas do Centro Histórico: liga a Rua Babitonga (antiga Rua da Praia) à Praça da igreja Matriz (Praça Dr. Getulio Vargas).

22 – Interior do Terminal Turístico Naval, reformado pelo Programa Monumenta.

23 – Fachada posterior do Terminal Turístico Naval, antigo armazém do Santista.

25 – Rua Quintino Bocaiúva, com o Museu Nacional do Mar de ambos os lados.

26 – Clube XXIV de Janeiro, no centro da imagem com sua fachada cor-de-rosa, e, à direita, seu atual anexo (antigo Prédio da Alfândega), totalmente restaurado com financiamento do Programa Monumenta.

29 – Idem.

30 – Rua Hercílio Luz, com seu casario colonial.

32 – Interior da igreja Matriz Nossa Senhora da Graça, restaurado pelo Programa Monumenta, para abrigar o Museu de Arte Sacra.

34 – Rua Manoel Lourenço de Andrade, com o Museu Nacional do Mar de ambos os lados.

38 a 47 – Embarcações brasileiras. Acervo do Museu Nacional do Mar.

50 a 59 – Fotos do curso gratuito de modelismo e artesanato naval, promovido pelo Projeto Liceu de Modelismo Naval e o Programa Monumenta.

62 a 66 – Idem.

68 e 69 – Embarcações brasileiras. Acervo do Museu Nacional do Mar.

70 – Casario restaurado.

72 – Reprodução de cena da pesca da baleia. Acervo do Museu Nacional do Mar.

Banco Interamericano
de Desenvolvimento

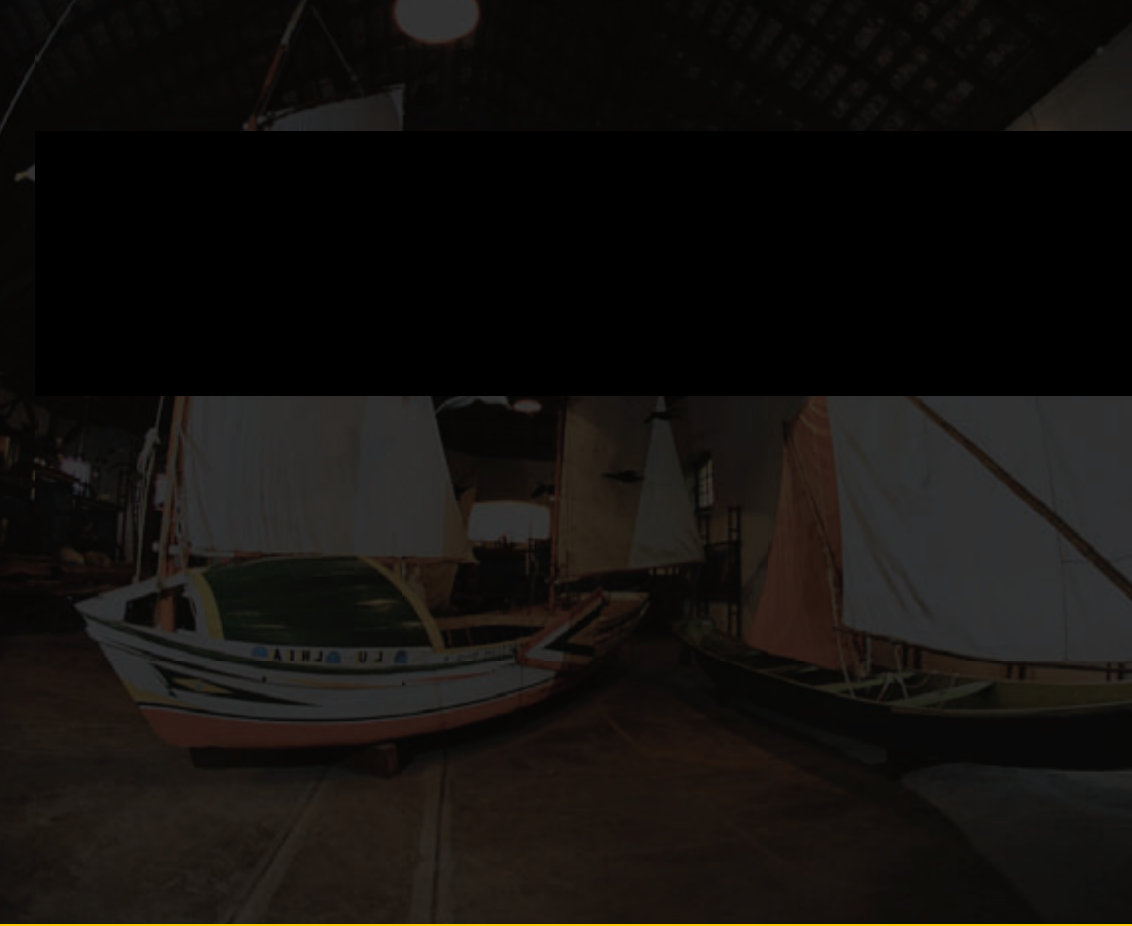
UNESCO

MONUMENTA

IPHAN

Ministério
da Cultura

BRASIL
UM PAÍS DE TODOS
GOVERNO FEDERAL



MONUMENTA

IPHAN

Ministério da Cultura

BRASIL UM PAÍS DE TODOS GOVERNO FEDERAL